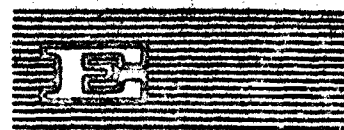


NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADO

E/CN.12/CCE/310

E/CN.12/CCE/SC.3/18

15 de agosto de 1963

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO

SISTEMA DE NAVEGACION LACUSTRE Y FLUVIAL ENTRE COSTA RICA Y NICARAGUA

Documento presentado como documento de trabajo (CCE/SC.3/II/DT.5) por la Delegación de Costa Rica a la Segunda Reunión del Subcomité Centroamericano de Transportes, celebrada en Managua, Nicaragua, en junio de 1963.

SISTEMA DE NAVEGACION LACUSTRE Y FLUVIAL COSTA RICA-NICARAGUA

1. Generalidades

El interés de los países centroamericanos en el sentido de desarrollar la producción agrícola e industrial y los sistemas de transporte, en tal forma que se promoviera la integración de sus economías y la formación de mercados amplios, se hizo presente en el año 1951 durante el Cuarto Período de Sesiones de la CEPAL, celebrada en México, D. F., cuando las delegaciones de los países centroamericanos solicitaron ayuda para lograr tales propósitos. Desde entonces se ha obtenido valiosa asistencia técnica y en especial ha de mencionarse la labor de la Misión Técnica sobre Transportes, designada por la CEPAL y la AAT.

Ya en el año 1952 la Misión de Transporte se refirió a la conveniencia del desarrollo de la navegación interior e hizo recomendaciones al respecto.^{1/}

Especial interés tiene para Costa Rica el desarrollo de la navegación fluvial en las zonas Atlántica y Noroeste, ya que permitirá habilitar fácil y económicamente una extensa región en la que hasta el presente no se han podido desarrollar vías de comunicación de importancia. En síntesis, se propone llevar a la práctica un proyecto de canalización para navegación interior, cuya longitud total es de 112 km y que aprovecha lagunas naturales y caños profundos que existen a todo lo largo de la costa atlántica, desde Puerto Limón hasta el río Colorado. Este canal principal será la vía troncal de toda la red de ríos del litoral atlántico, al norte de Puerto Limón.

Sin embargo, no es solamente como solución local para Costa Rica que tiene importancia, sino que es beneficiosa desde el punto de vista regional pues gracias a la conexión del río Colorado con el río San Juan, la vía toma carácter internacional, permitiendo el acceso al Lago de Nicaragua y como consecuencia viene a ser de interés centroamericano ya que conectaría en

^{1/} Véase El Transporte en el Istmo Centroamericano, Recomendación GXX, pág. 227; "Teniendo en cuenta que la navegación interior es un sistema económico de transporte y dado que varios países del Istmo Centroamericano poseen ríos, lagos y canales que podrían ser utilizados en ella, se recomienda a los gobiernos que tan pronto como sea posible, realicen o hagan realizar un estudio de las principales vías de agua de sus países respectivos".

Granada con la ruta internacional CA-3, llegando así a integrarse a la gran carretera del litoral pacífico (CA-2 y CA-3) y en esta forma el Istmo contaría con una vía terrestre-lacustre-fluvial que se extendería desde la frontera México-Guatemala (Puente Talismán, Litoral Pacífico) hasta Puerto Limón en Costa Rica (Litoral Atlántico) cuya longitud total vendría a ser de aproximadamente 1 500 km los cuales incluyen 1 030 km de carreteras, 160 km de vía lacustre (Lago de Nicaragua) y 310 km de vías fluviales (Río San Juan y canales de las Lagunas del Atlántico en Costa Rica).

2. Breve descripción del informe preliminar sobre la canalización de las lagunas del atlántico-Costa Rica

El informe^{2/} aunque preliminar, coloca el proyecto de canalización en su verdadera magnitud e importancia. Al corroborar opiniones de antaño (el proyecto ha sido tema de discusión desde hace más de 75 años) sobre la factibilidad del proyecto dentro de las posibilidades nacionales y especialmente, al establecer su relativa sencillez en comparación con muchas obras nacionales construidas en el pasado, adquieren fuerza las opiniones de algunos que sostienen que la obra no ha sido realizada, por la influencia de intereses extranjeros poderosos, en relación con la reserva de terrenos bananeros.

Al presente sería inverosímil abrigar temores en relación con el ejercicio de la soberanía por dos países centroamericanos, para el desarrollo de sus recursos naturales, usando aguas interiores de sus territorios. Cualquier proyecto de canalización interoceánica, sea a realizar por los Estados Unidos de Norteamérica o bajo la égida de la Organización de los Estados Americanos, como parece más correcto, reconocería los derechos y soberanía de Nicaragua y Costa Rica y respetaría el derecho de uso de esas aguas, para el transporte local. De esta forma es evidente la conveniencia que tendría para ambos países, adelantar acontecimientos y fijar intereses, desarrollando el río San Juan para el transporte por aguas interiores, antes de que se llegue a materializar cualquier proyecto de canalización interoceánica.

^{2/} Informe elaborado en 1961 por CONSULTECNICA LDA., para el Ministerio de Obras Públicas de Costa Rica.

El estudio económico financiero que forma parte de este informe, se refiere necesariamente al área habilitada entre Limón y Tortuguero. Sería imposible dentro de las limitaciones de este trabajo, evaluar el resultado económico de una utilización grande por parte de Costa Rica y Nicaragua, de la cuenca fluvial del "San Juan", pero es lógico asumir que la canalización hasta Barra del Colorado, con Puerto Limón como terminal inicial, traiga por consecuencia mucho mayor desarrollo de esa zona, en especial de "La Barra", ya que las regiones bajas de San Carlos, Sarapiquí y Upala, en Costa Rica y otras en Nicaragua, gravitarían también hacia el Colorado. Si la canalización de las lagunas del atlántico trajera suficiente auge en la Barra del Colorado, para llegar a justificar la construcción de un puerto de altura en ese lugar, problema relativamente simple, se provocaría la utilización en gran escala del río del Colorado y del San Juan, lo cual dentro del programa de integración económica centroamericana, podría tener repercusiones insospechadas. El acondicionamiento de los rápidos en el San Juan y el dragado de secciones cortas para acondicionar debidamente la vía para el transporte por aguas interiores, son problemas insignificantes en relación con la longitud e importancia de la vía. Por lo tanto, al margen de las posibilidades locales de desarrollo, producidas por la canalización de las lagunas, la inversión quedaría ampliamente compensada, si como resultado de ella se produjera un despertar de los países centroamericanos sobre el valor de una vía fluvial que se inicia en Barra de Colorado y se extiende a través de los Lagos de Nicaragua, por tantos cientos de kilómetros.

3. Conclusión

Considerando de gran importancia obtener financiación a corto plazo, para llevar a cabo los estudios del proyecto de canalización, y tomando en cuenta la favorable acogida que se le dio en el informe preliminar sobre la Red Vial Centroamericana.^{3/} la Delegación de Costa Rica hace formal solicitud para que

^{3/} Trabajo presentado al Subcomité de Transporte del CCE del Istmo Centroamericano en junio de 1962 (E/CN.12/CCE/250), en el cual tienen especial importancia los párrafos 141 y 142.

/este proyecto

este proyecto de canalización sea incluido dentro del programa de la red vial centroamericana auspiciado por el Comité de Cooperación Económica de tal modo que pueda ser financiado conjuntamente con los proyectos de vías terrestres, o bien que se le de cualquier otro tipo de financiación, dentro de los programas del Banco Centroamericano.